loco revue

Avril '70

N° 305

voir sommaire page 169

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer

REPORTAGE - PHOTOS

PARIS - NUREMBERG

NOUVEAUTÉS 1970

Les Transmissions

FRANCE 6,00 F
ÉTRANGER 6,50 F

LOCO revue

N° 305
Avril '70
33e année

LA PREMIERE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE

	Page
A Tunis, le chemin de fer de la Goulette	170
Reportage photos : les nouveautés 1970 présentées aux derniers salons (illustration des nouveautés essentielles)	173
Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques	208
Le p'an du mois : locomotive 2D2 - 5503	214

Dans notre prochain numéro :

(Sommaire provisoire)

Le chemin de fer forestier d'Abreschwiller. — Greenvalley and Dryhill RR (réseau N). — Construction de signaux à l'échelle HO. — Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques (fin). — Une 030-030 Vivarais au 1/60. — Un attlelage automatique nouveau pour le HO. — Parc vapeur SNCF : les 141.C. — Catalogue des modèles réduits ferroviaires français à l'échelle HO - VB (suite).

NOTRE COUVERTURE

Rottenberg, une station romantique et plaisante pour les voyageurs à l'échelle du LGB (gare Herpa au 1:22,5, voir les nouveautés 1970, page 173)

Cliché LOCO-REVUE.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY
R. C. Lorient 66 A 182 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles,
Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)
FRANCE : 45,00 F — Etranger 50,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

A TUNIS :

Le chemin de fer de La Goulette

par Philippe BERTAUX

(texte et clichés)

Une rame du TMG (motrice, remorque, motrice) passe devant la nouvelle centrale électrique de La Goulette.

Le fait que certaines lignes secondaires de la SNCF soient fermées pour des considérations de rentabilité ne signifie nullement que le chemin de fer soit considéré comme un moyen de transport mineur. Bien au contraire, il s'affirme chaque jour. Mieux adapté à notre époque, il autorise aujourd'hui des liaisons rapides et sures à travers tout le pays, et, sous une forme différente, il assure également les transports de masse urbains et interurbains résultant de l'accroissement de densité des grands centres.

L'augmentation constante de ces transports de masse sur des distances relativement faible, mais à fréquence élevée justifie l'amélioration du réseau existant comme la création de lignes nouvelles. Citons pour exemple, la modernisation de la ligne 3 de la RATP, la construction du métro Charenton-Créteil et enfin celle du fameux RER. Pour l'étranger, rappelons les métros de Montréal et Mexico.

Le but du présent article n'est pas de vanter les mérites des transports interurbains actuels, mais de décrire un métro assez particulier puisqu'il s'agit sans aucun doute d'un des premiers modèles de RER. Inspiré de notre métro parisien, il fut probablement un des premiers chemins de fer coloniaux de ce type et sûrement le premier à être électrifié. Installé en Tunisie, il s'agit du Tunis-Goulette-Marsa.

Le TGM est bien un métro. Tout l'identifie comme tel. Les touristes français prétendent qu'il s'agit des premières motrices du métro de Paris, qui, une fois réformées, auraient été transportées dans le cadre ensoleillé de la vieille Thunès. En fait il n'en est rien. Imaginez nos motrices en bois latté, peintes en blanc, le même ronron lancinant et le même bruit de compresseur Oerlikon. Deux détails détonnent pourtant : un sifflet Far-West et des perches tramway sur le toit.

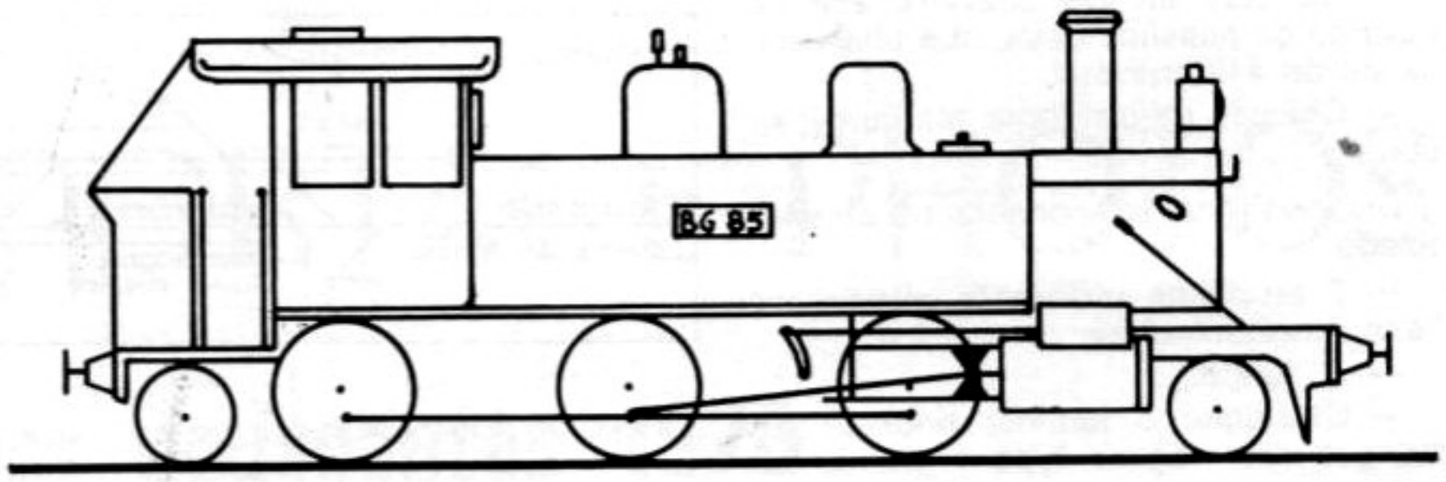
Pour emprunter le TGM, il suffit de trouver en plein cœur de Tunis l'avenue Bourguiba. Là, la ligne part d'une station de tramways entourée de grilles et suit sur la chaussée l'avenue jusqu'au sortir de la ville. La première station atteinte (Tunis-Marine), le mode d'alimentation change. La perche jusqu'ici utilisée est abaissée et les frotteurs sur troisième rail latéral entrent en action. Le train démarre alors lentement, passe près du port, puis après courbe et contre courbe, s'engage sur la digue du lac de Tunis. Pendant dix kilomètres de ligne droite, nous entendons le bruit monotone du roulement sur les rails soudés, dépassons d'immenses cargos naviguant dans un chenal parallèle à la digue. Au loin, les wharfs de déchargement des trains de minerai de la SNCFT apparaissent : la Goulette approche. C'est l'entrée en station de « Goulette Neuve» aux quais envahis par la foule grouillante où se mêlent marchands de pâtisseries et d'eau fraîche.

Le train repart : nous avons quitté la digue et les installations portuaires. Les voitures bringueballent à travers le relief tortueux et vallonné. Le rail, à Carthage, s'est frayé une tranchée parmi les ruines avant de desservir Sidi Bou Saïd, village typiquement arabe : le « Montmartre » tunisien. Le voyage est presque terminé. Il ne reste plus à la rame qu'à dévaler, dans un nuage de poussière, la rampe qui précède La Marsa.

Il va sans dire que cette ligne est pittoresque et constitue un facteur évident de tourisme, car elle dessert des sites connus (La Marsa est un centre estival réputé en Tunisie) et permet d'atteindre la capitale en un temps raisonnable (pour des vacanciers). Elle offre même des incidents : les trains s'arrêtent parfois brusquement en pleine ligne droite car le mécanicien a vu des enfants jouer sur la voie (électrifiée par troisième rail !) ou un taxi franchissant un passage à niveau non gardé à quelques mètres du train !

Mais le TGM c'est aussi de l'histoire ancienne. En effet, la genèse du rail en Tunisie est liée à celle du protectorat français. Concédé en 1872 à une

compagnie anglaise, racheté en 1880 par la compagnie italienne Florio-Rubattino puis par la compagnie du Bône Guelma pour être enfin géré par une filiale de la compagnie française de tramways (qui exploitait déjà ceux de Tunis), notre sympathique métro fut l'objet, mais surtout le symbole de la rivalité des puissances coloniales à l'époque de la formation du protectorat français. Ce fut l'affaire du chemin de fer de la Goulette. Electrifié en 1908, nationalisé le 1er juin 1958, le TGM reste le seul vestige du réseau ferré de transports en commun de Tunis.



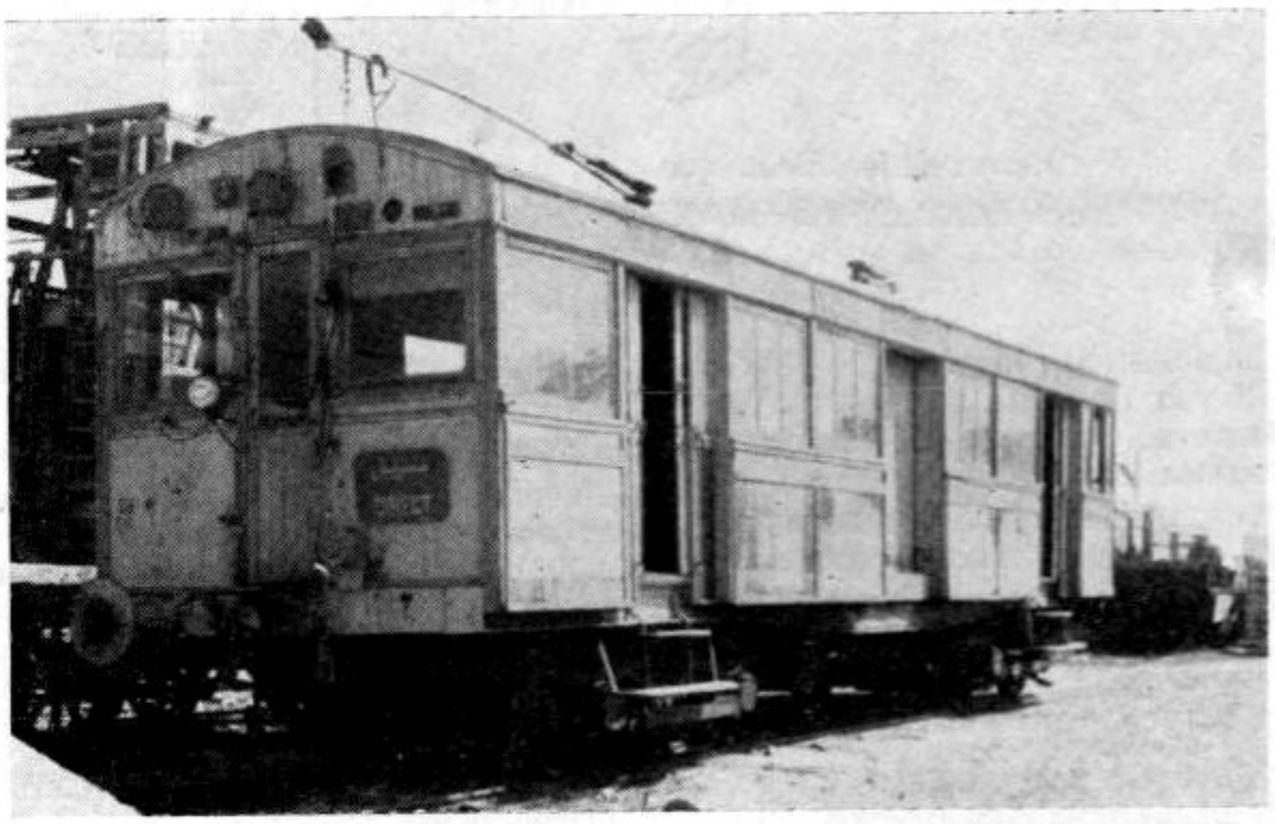
Locomotive-tender type 131 T Baldwin, immatriculée dans la série 80 du Bône Guelma qui exploitait le réseau.

L'intérêt touristique du TGM consiste en partie par l'attrait de son matériel ancien. En voici les caractéristiques.

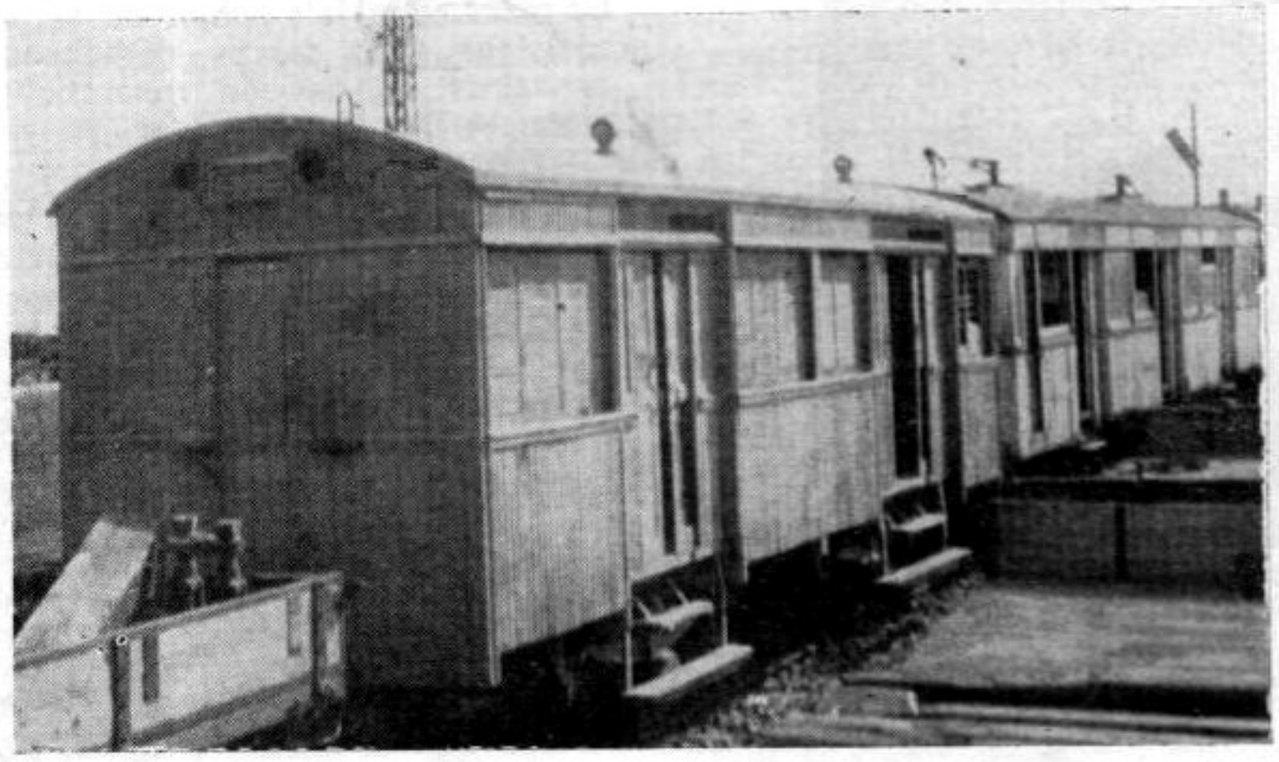
La ligne, à voie normale, fut exploitée au début du siècle par des trains à vapeur :

— Locomotives à vapeur Baldwin de type 131.

— Baladeuses de type divers, variant suivant les représentations existantes (on ne sait que peu de choses sur cette époque : seule subsiste à Khéredine, en retrait de la station, une vieille gare type colonial et très fin de siècle qui devait se situer sur un ancien tracé de ligne).



Motrice de travaux et de service du dépôt de Tunis-Bourguiba



L'unique voiture à 2 essieux du réseau (la ressemblance avec les premières voitures de Paris est bonne).

— Il existait peut-être d'autres matériels.

En 1965, le matériel se composait de :

— 35 motrices à bogies, dont 34 utilisées en service « voyageurs ». Elles sont issues de 2 constructeurs :

— Buire (1908), motrices d'origine à caisses en bois.

— Franco-Belge : motrices plus récentes (métallisation des parois vers 1930).

La longueur de ces motrices est de 16 et 19 mètres.

— 17 voitures à bogies et une à deux essieux (cette dernière étant transformée en voiture de secours et contenant en permanence le matériel nécessaire en cas de déraillement), elle ressemble beaucoup aux premières voitures de la ligne 1 en 1900.

— Il existe également quelques plats à court empattement (type CF anglais).

Ces plats sont équipés de deux tampons à chaque extrémité et d'un attelage à tendeur. Ce matériel est ancien et a beaucoup roulé. Les motrices d'origine (1908) ont dépassé pour la plupart les trois millions de kilomètres.

Description détaillée des motrices :

— 1 cabine à chaque extrémité pour la réversibilité (la marche arrière est interdite sur le réseau).

— Caisse en bois ou métallique.

— Toiture sans lanterneau surmontée des perches.

— La disposition des portes et fenêtres est similaire à celle de notre matériel « métro ».

Aménagement intérieur.

— Première classe :

• Sièges rembourrés et miroirs dans les compartiments.

— Deuxième classe :

• Sièges en bois marron clair qui contraste avec le bleu du compartiment de 1re classe.

Partie technique.

Equipement électrique.

— Appareillage de commande, controller dans chaque cabine (cependant la cabine n'occupe pas toute la largeur de la motrice : un réduit a été aménagé pour les voyageurs en cas d'affluence).

— Moteurs de 224 chevaux, chaque motrice en possède deux, soit une puissance de 448 chevaux.

— Châssis métro (pour les motrices Buire).

Dispositif de tamponnement et d'attelage :

— 2 attelages différents situés sur l'axe longitudinal de la motrice.

— A tulipe.

— Classique à tendeur pour la remorque des wagons type « grands réseaux » de service, ou pour la traction par un engin non électrique si la motrice quitte le réseau (comme cela se serait produit durant la dernière guerre).

— Un tampon unique : sur le côté gauche de la motrice. Celui-ci vient s'appliquer en cas de courbe serrée sur une plaque métallique à droite de l'autre motrice.

Equipement fixe de la ligne.

— Ligne de 20 km en double voie (c'est le reste d'une raquette de 40 km qui contournait le lac de Tunis après le passage à La Marsa).

Voie :

— Rails soudés.

— Traverses en bois et aussi de type Vagneux (ciment armé).

L'alimentation se fait soit :

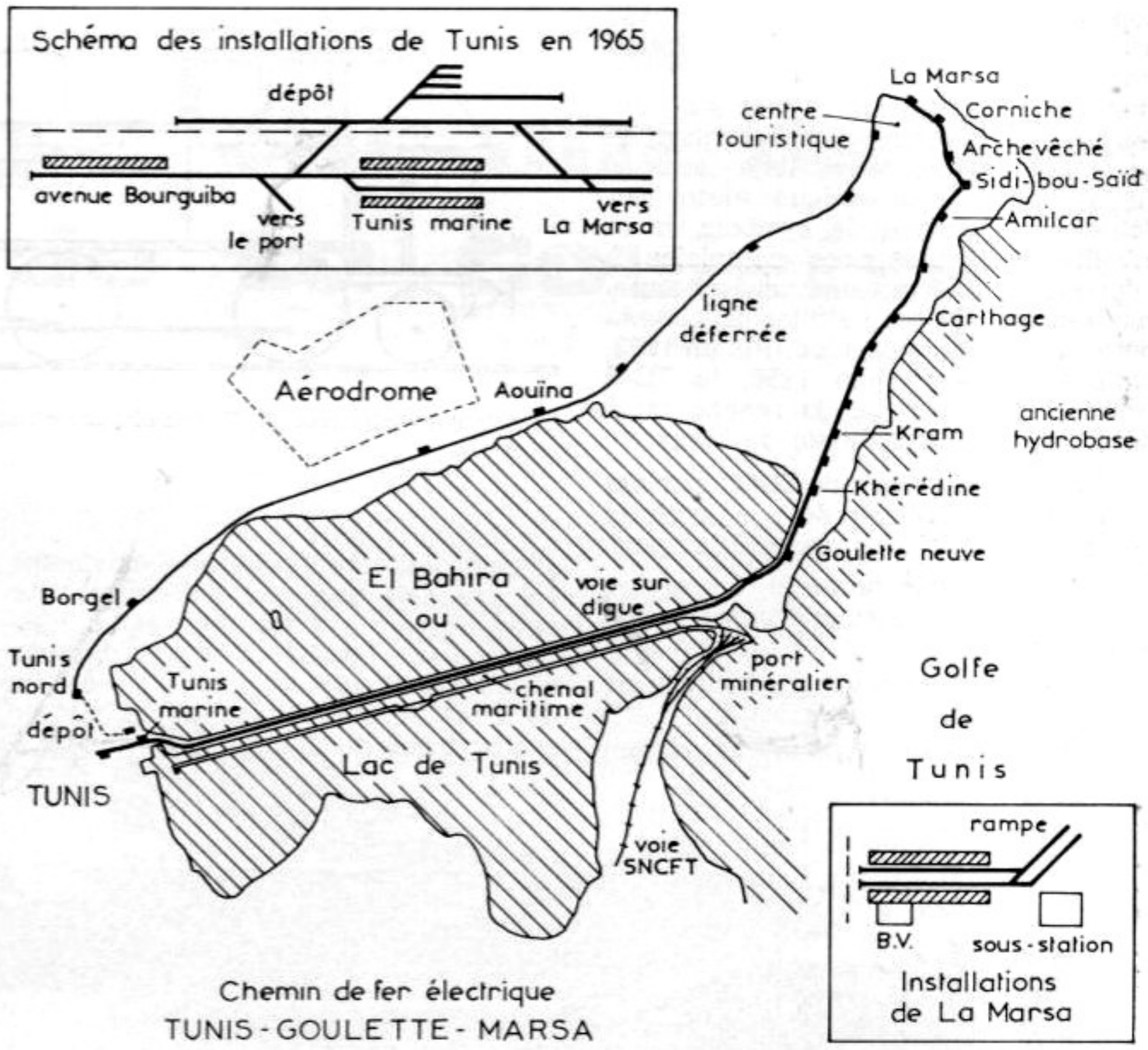
— Par rail latéral (le frotteur repose sur la partie supérieure d'un rail vignole posé sur isolateurs).

— Par fil tramway grâce à une perche.

— Présence de deux sous-stations à Tunis et La Marsa.

Exploitation :

— Deux classes différentes.



Chemin de fer électrique
TUNIS - GOULETTE - MARSA

— Exploitation métro. En service d'été il y a 70 allers et retours Tunis-La Marsa et quelques partiels jusqu'à la Goulette et Carthage.

— Les trains se succèdent généralement à un quart d'heure d'intervalle.

— Il y a des trains de 6 à 23 heures.

— A toute heure du jour les trains sont pleins.

L'exploitation commerciale se fait en quatre sections. Le prix de revient et d'achat du km est faible. Un aller et retour Tunis-La Marsa coûtait environ 1,40 F en 1965.

Pour conclure :

Dans son état actuel, on peut dire que le TGM est bien entretenu et le degré de propreté suffisant. Cette impression est renforcée par le fait que les anciennes couleurs (grise encore employée pour le matériel de service, et peut-être marron et crème autrefois), ont été remplacées par le blanc. La mécanique fait l'objet de sérieuses révisions (les pièces détachées nécessaires en cas de réparation proviennent des U.S.A.).

En 1965, date à laquelle nous avons pu étudier en détail le TGM, on parlait de moderniser celui-ci (courant alternatif, matériel neuf).

Nous ne savons pas aujourd'hui si cela a été réalisé, mais un fait est certain : c'est que le TGM y perdra de son pittoresque et n'attirera plus les touristes pour lui-même.

Mais qu'importe si le rail continue.

■

Voie moderne du réseau du chemin de fer électrique Tunis-La Marsa-La Goulette. On remarque le 3e rail de prise de courant qui ne dispose d'aucun dispositif de sécurité.

LOCO-REVUE CHAQUE MOIS VOUS TIENT AU COURANT DE L'ACTUALITÉ FERROVIAIRE. ELLE VOUS APPORTE DES IDÉES ORIGINALES ET DES SOLUTIONS INÉDITES. NE RATEZ PAS UN NUMÉRO ABONNEZ-VOUS !

LE PLAN DU MOIS

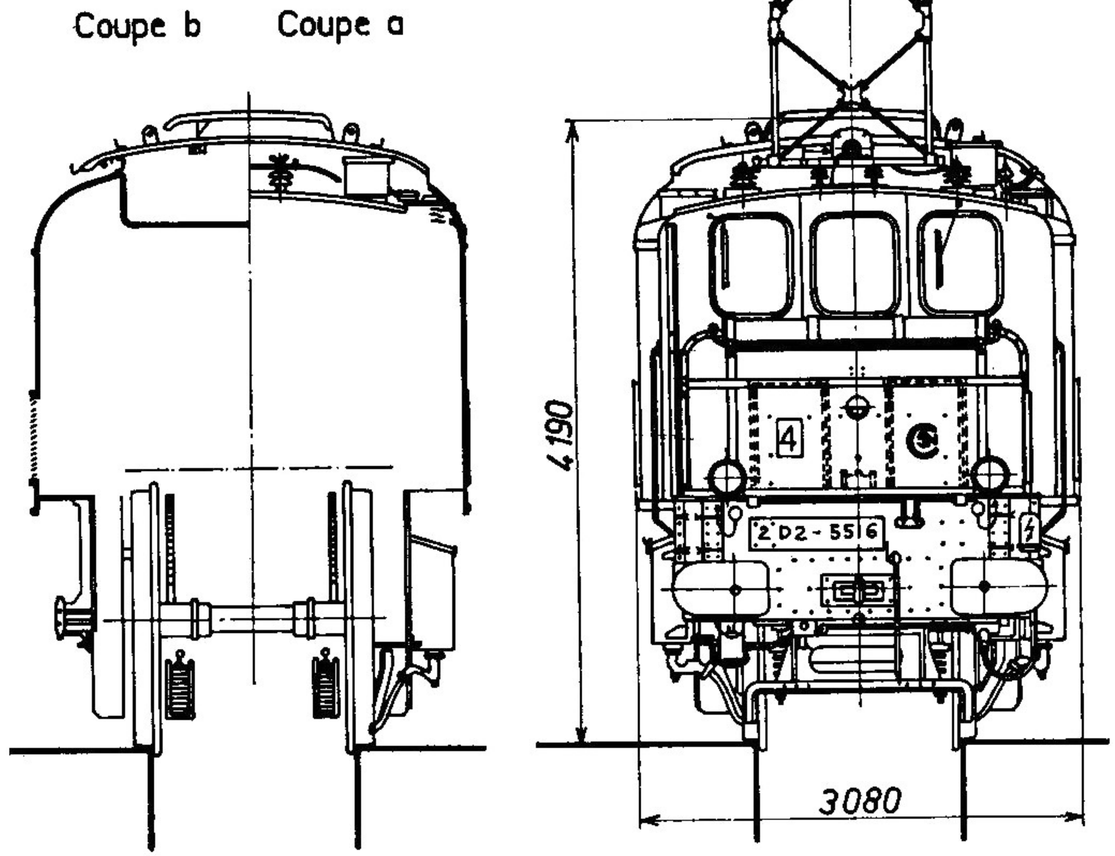
(Voir également page 214)

Locomotive électrique

type 2D2 - 5503 à 5537, à courant continu 1,5 kV

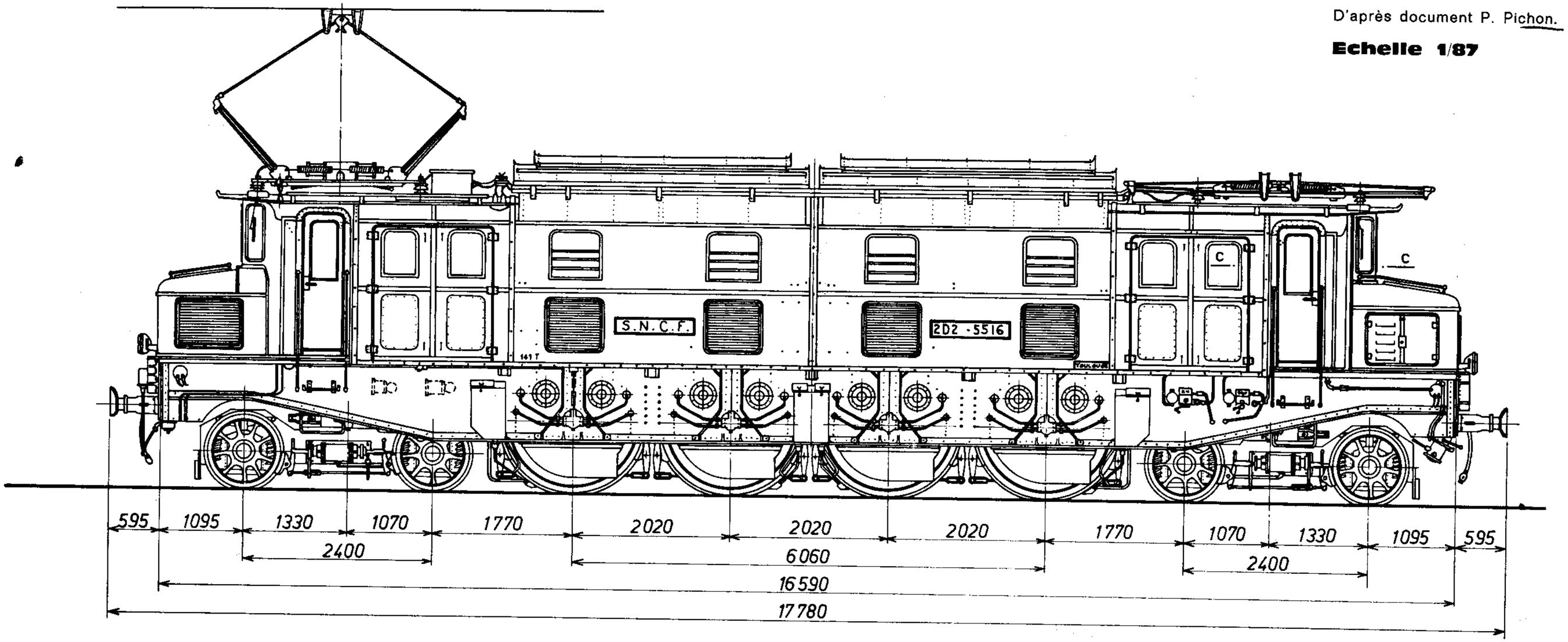
de la région Sud-Ouest SNCF, ex P. O. E 503 à 537

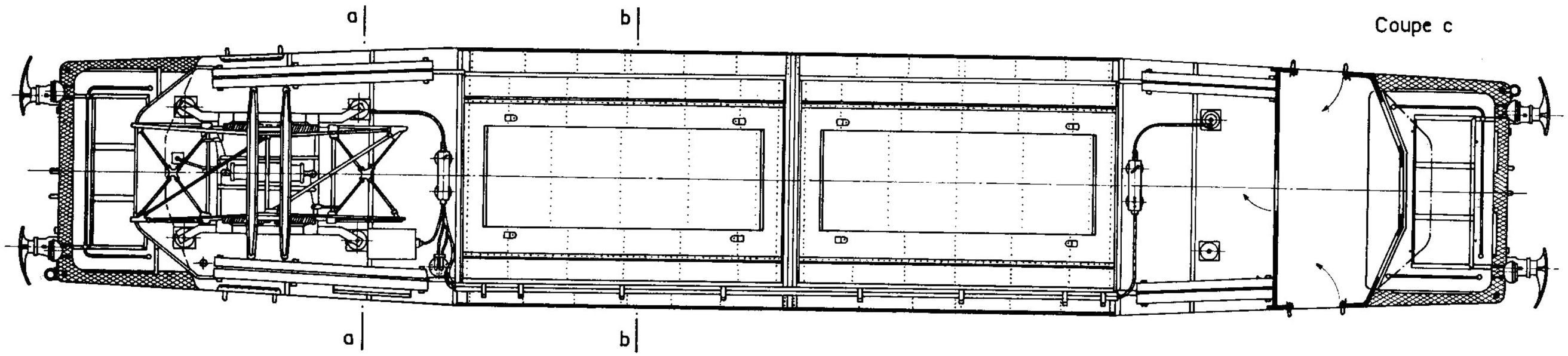
(Voir également fiche documentaire Loco-Revue nº 137)



D'après document P. Pichon.

Echelle 1/87





Fiches documentaires, le matériel moteur et remorqué SNCF :

Le plan ci-dessus, comme ceux publiés en général sous notre titre "Le plan du mois", concernent un matériel traité dans les fiches documentaires Loco-Revue.

Sous un format réduit 245 × 154 mm, ces fiches qui comportent un historique succinct, une ou plusieurs photos, un diagramme et les caractéristiques du matériel considéré, vous permettent d'identifier sans erreur et mieux connaitre le matériel SNCF. Elles vous permettront également, connaissant la silhouette et les particularités de l'engin réel, de mieux apprécier vos modèles, d'en vérifier l'exactitude et éventuellement d'en améliorer les détails. (Notre fiche N° 137, de même que le dessin ci-dessus, concernent la locomotive électrique 2D2 5500 reproduite en HO par Jouef).

▶ *233 fiches documentaires Loco-Revue simples ou doubles sont actuellement à votre disposition. Nous vous en adresserons la liste contre timbres. Demandez les à votre fournisseur habituel, ou abonnez-vous (Publication trimestrielle, abonnement 48 fiches : 25 - F).*

Editions LOCO-REVUE - 56 AURAY.